

〔報告〕「タンク船」現況調査について

著者	中山 俊介, 小堀 信幸
雑誌名	保存科学
号	52
ページ	275-287
発行年	2013-03-26
URL	http://id.nii.ac.jp/1440/00003864/



〔報告〕「タンク船」現況調査について

中山 俊介・小堀 信幸

1. はじめに

沖縄県伊江島の伊江島港に隣接した村営の郷土館の屋外に銀色の紡錘型の小型船がある。「タンク船」と呼ばれる船である。この「タンク船」とは「航空機の燃料タンクを利活用したリーフ内でタコなどを取る時に使用された船」というものである。沖縄では、古来サバニと呼ばれる木造船を使ってリーフ内など沿岸での漁業が営まれてきた。

このサバニは、琉球列島において古くから使われてきた漁船の名称で有り、最初は松や杉の太木を削り抜いた削り船であったが幕末期に沖縄内（当時は琉球）の松や杉材が枯渇し、島津藩は杉の植林を試みたが失敗し、宮崎等から杉材を搬入し漁船に仕立てていた。この頃からサバニは削り船からハギ船へと船の形も変容し、マーラン船や進貢船といった大型船（貿易船）も共に出来始めた。サバニの船体形状はリーフ内で使う事を考慮した平坦な船底をした舟であった。また、推進方式は、櫂、四角帆、エンジンの3種類有るが、当時エンジンは殆ど使われていなかった。沖縄の漁民はこのサバニを使ってリーフ内で漁をし、生計を立てていた。太平洋戦争後のアメリカ軍の進攻、駐留統治により杉材を始めとした物資の入手が難しくなり、それまで本土より入手した杉材で建造していたサバニにも影響が出た。また、戦災で多くの船（サバニ）、漁具や道具を失った沖縄県内の漁業従事者たちが頼ったのがこの「タンク船」であった。アメリカ軍が伊江島の飛行場に放置していった1千個あまりのドロップタンクを使って「タンク船」に改造し、サバニの代わりとしてリーフ内での漁を行った。「タンク船」は沖縄の昭和史（特に占領下）において、生活・文化を支えた貴重な文化遺産である。（図1）

沖縄の博物館でこの「タンク船」を保存・展示している所について調べたところ海洋博覧会記念公園管理財団・海洋文化館、今帰仁村歴史文化センター、名護市博物館、沖縄県平和祈念資料館、沖縄県立博物館・美術館及びNPO法人糸満海人工房・資料館などに収蔵されている事が判明し、平成23年2月に各博物館で資料の現況確認と「タンク船」についての聞き取り調査を行った。



図1 浜辺の「タンク船」

2. タンク船とは

「タンク船」の概要については、沖縄県平和祈念資料館の資料解説¹⁾に「燃料補助タンクの舟、戦闘機の燃料タンクはサバニの代用をつとめた。漁師たちはジュラルミンのサバニに落下傘の帆や木綿製の小麦粉袋で造った帆をたてて漁に出かけた。」と記されている。また、「伊江島漁業協同組合60年の歩み」²⁾では、「米軍の戦闘機の補助燃料タンクを改良してつくったタンクブニ」の記述が見られる。更に、うるま市海の文化資料館企画展図録「船大工・越来治喜と宇保賢章の世界」³⁾には、「サバニの帆をアメリカ軍が捨てたパラシュートの布でつくったり、ジュラルミン製であった飛行機の燃料タンクを舟として活用したりしました。平安座島の診療所では、急病の患者を沖縄本島に送るため、新屋敷加那氏がアメリカ軍から燃料タンクをもらってナンザ号をつくったと言われています。沖縄の人びとは、窮地に追いやられても生きていくための道具をつくってきたわけです。ジュラルミン製の舟は、あるものを活用するという漁師の知恵があらわれており、日本でも稀な舟だと言えましょう。それはアメリカ統治下のもとで生まれた歴史的産物のひとつであるわけです。」とあったが、何処で、何時ごろから使用されるようになったのか。更にアメリカ軍のどの航空機の補助燃料タンクなのかなど博物館では殆ど調査されていなかった。

このように「タンク船」について詳しい情報がなかったところ、糸満海人工房の城野 豊氏から「昭和23年に伊江島の米軍が接収していた飛行場に未使用のドロップタンク（記憶が定かでないが千個程度）が、梱包されたまま山積みされていたのを、沖縄県水産課が払い受け、沖縄全島の漁業組合に希望数を一斉に配布した。糸満にも30個位が配布された。この配布作業に従事したのが、本部にあった水産高校の漁撈科と航海科の生徒20名で、その中の一人が同工房最長老の松本好郎氏である。」との情報が寄せられた。

これらの情報を纏めると「タンク船」は、

「伊江島に進駐したアメリカ軍の航空機用ドロップタンクが、戦後も同島に千個余りが残置されていたものを、昭和23年に沖縄県水産課が沖縄全島の漁業組合に配布し、「タンク船」としてサバニの代わりとして利活用したもの」となる。

ところで、今回の聞き取り調査の中で、「このドロップタンクはアメリカ軍のどの航空機の物なのか」、という問いかけに対して誰からも単に「グラマン」としか回答はなかった。そこで、日本航空協会の荏田重賀氏に調査を依頼した結果、タンクの全長が4 m 以上で、タンクのフランジが上下分割タイプの航空機はグラマン F 7 F タイガーキャット用であることが判明した。さらにアメリカ海兵隊第533戦闘飛行隊は、昭和20年6月15日に伊江島を基地とし、同年8月14日に最初のF 7 Fを受領していることも確認できた。なお、タンクの全長が凡そ3 m 程でフランジが上下分割タイプのドロップタンクを使用した航空機は、グラマン F 4 U コルセアが該当するが、「タンク船」も4メートル級のものと3メートル級が存在しており、数機種のドロップタンクが利活用されていたと思われる。

3. 各施設のタンク船の現況

以下に、各地に保存されている「タンク船」の現況について述べる。

3-1. 海洋博覧会記念公園管理財団・海洋文化館

全長約4.3mのドロップタンクを活用した「タンク船」（図6～10）。舷側や船尾に取り付けられた木部は、新しいものに交換されていた。また、両舷に転覆防止を図る目的から塩化ビニー



図2 伊江島の戦闘飛行隊 背景が城山



図3 アメリカ海兵隊によって整備された飛行場



図4 フランジが左右分割のドロップタンク



図5 フランジが上下分割タイプのドロップタンク

ル製パイプが取り付けられている。この塩化ビニール製パイプは、浮力増強する事も兼ねている。タンク船に乗った経験者からも「とても転覆しやすい船で乗りこなすには苦勞した」との話があり、この他の各施設の「タンク船」にも転覆防止の様々な工夫が施されているのを確認した。船体を構成しているジュラルミンは、「タンク船」として活用されてから、63年余り（糸満海人工場の城野氏の情報の通り昭和23年から）が経過しているが、顕著な腐食などは確認できなかった。

3-2. 伊江島郷土館

全長約3.6mのドロップタンクを活用した「タンク船」（図11～14）。ドロップタンクのフランジ部分で上下を分割する方式ではなく、分割せずに上部のタンク部分をくりぬいて加工が施されている。この船には木製防舷材が両舷に取り付けられている。船体のジュラルミンに、著しい腐食は確認できなかった。

3-3. 今帰仁村歴史文化センター

全長約3.5m。歴史文化センターに保存されている「タンク船」も伊江島郷土館の「タンク船」と同様、ドロップタンクの上部をくりぬき加工したタイプである（図15～18）。この船は、保存のためのクリアー塗料が塗布されていたが、何が塗布されているのかは、不明であった。

図19と20は今帰仁村歴史センター館長に案内されて訪れた畑に放置された状態の「タンク船」である。この船の木部舷側板の腐食の状態から長期間この畑に放置されているものと考えられるが、ジュラルミン自体の著しい腐食は、確認できなかった。

図21～23はやはり今帰仁村歴史センター館長に案内された海岸に置かれた「タンク船」。この船はドロップタンクのフレームを一部撤去しており、さらに上下分割したフランジの上に波除

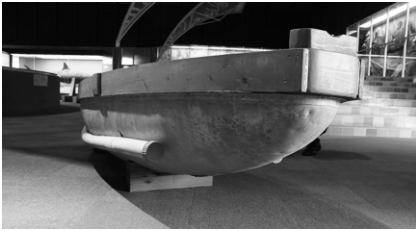


図6 船側紡弦材と転覆防止用パイプ

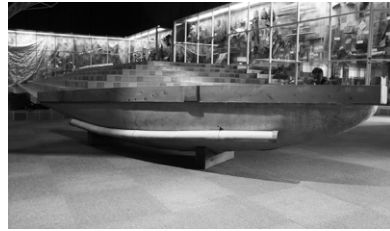


図7 船体側面



図8 船底部分



図9 船首



図10 船底弁（元の給油口）



図11 舷側紡弦材



図12 タンク船内部



図13 船首上面



図14 船底 (穴埋めの様子)



図15 船尾上面



図16 船底



図17 船尾上面

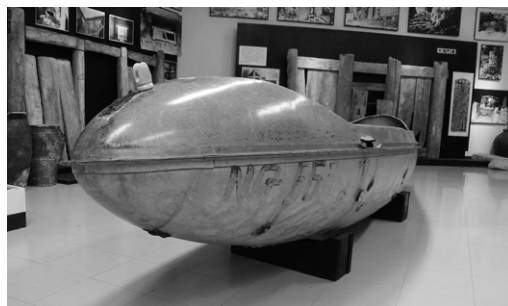


図18 全景 (左舷船首より)



図19 右が船首



図20 船尾側



図21 船尾側



図22 舷側紡弦材



図23 船首側

けの舷側板を立ち上げ、更にコベリに塩化ビニール製パイプが両舷に嵌めてある。これは手釣りでテグス等が擦りきれないようにするためと思われる。この船もジュラルミンに著しい腐食は確認できなかった。

3-4. 名護市博物館

同館には2隻の「タンク船」が収蔵されている(図24~28)。1隻は、全長約4m、最大幅0.94m。昭和56年に寄贈を受けたもので、水洗いしたのみで特別な保存処理は実施されていない。同館の資料台帳から、この「タンク船」は昭和25・6年頃に鉄屑屋から当時3千円で購入したものを寄贈者が「タンク船」に改造し、昭和50年頃まで名護湾でサバニの様に帆を立ててイカ釣り漁に使用した事が分かっている。なお、同船はスタンチューブを備えており(図27)、この事から小型のエンジンを搭載していた事が分かる。エンジンは船体の最大幅の部分に搭載されていたようでその部分にエンジンを搭載するための台の跡が残されている(図26)。エンジン航走時は先細った方が船首になり、船尾となった太い端の方が沈む込む。逆に帆走時には、船首側がのめる様に沈むため、波の打ち込みを防ぐために船首尾の舷側板を立ち上げてある。

他の1隻は、昭和57年に名護湾の漁師から購入して館蔵品となっている(図29~32)。資料台帳では「昭和20年から昭和50年頃まで名護湾で使用されていた」とされているが、「昭和23に県水産課が漁協を通して配布した」という話と食い違う。昭和20年の詳細な期日は記載がなかつ



図24 船尾側



図25 船体側面（口絵参照）



図26 船内



図27 船尾管



図28 船首側

たが、昭和23年の漁協を通して配布されたのとは別のドロップタンク入手ルートがあったのかどうかは不明である。今後、更なる聞き取り調査が必要。

この船は横転防止を図る木製のビルジキールを両舷に備えており、船体の先細い方にスタンチューブがある事からエンジンを搭載していた事が分かる。また船首は前述の船とは逆に幅の広い方を船首としていた。さらに船の全長にわたってフランジ上に木製の舷側を立ち上げている。

3-5. 沖縄県平和記念資料館

同館の収蔵庫に保管されている「タンク船」(図33～36)。フランジから半分に分割した一方を何も加工を施さないで使用していた船。船体中央部船底に防水の為か、パテの様なもの（具体的には不明）が付着している(図35)。全体的にジュラルミンの艶が無く粉を吹いた状態であった。

3-6. 糸満海人工房

「タンク船」をベースにフランジから上部に舷側を立ち上げ、船底部はFRPで覆うと共に舷側板にペイント塗装が施され、幅の広い方を船首にしてエンジンが搭載されていた。エンジンはどの様なものか不明であるが、アメリカ軍が廃棄していった芝刈り機のエンジンを、船舶に転用したという話もありそれに類するものと思われる。また、船首にペイント書きされた「ON 3-28464」という数字から、この船が小型船舶として船検を取得していたことが分かる。小型船舶として船検を取得した「タンク船」は残されている中ではこの船だけである。(図37～41)



図29 ビルジキールと舷側



図30 船尾管



図31 船内 (エンジン据付け台)



図32 船尾側



図33 船体全景



図34 舷側



図35 解説板

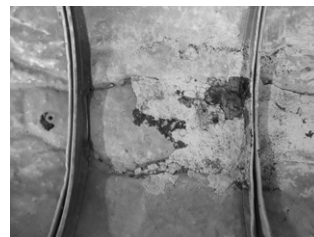


図36 船内 (防水用バテ?)



図37 船舶登録番号



図38 左舷全景



図39 船尾側



図40 エンジン



図41 船首側を見る

3-7. 沖縄県立博物館・美術館

同館には2隻が収蔵されており1隻は展示され(図42～45)、1隻は収蔵庫に保管されていた(図46～48)。展示されていた「タンク船」は、フランジから上下に分割した状態から、船首部・船尾部に新たな部材を継ぎ足して加工されており、他の「タンク船」では見られない異なる形状となっている。この形状の違いが何が理由でおこるのかは更なる調査が必要である。また、同船は転覆防止のビルジキールが取り付けられていると共に、横流れを防ぐ対策としてセンターキールが取り付けられている。

同館の収蔵庫に収められている「タンク船」は、収蔵庫のサバニの船内に重ねて収蔵されていた為、全体を見ることが出来なかったが、多くの「タンク船」と同様にフランジで上下分割し、フランジに舷側材が取り付けられて船であった。なお、同船も船尾部にセンターキールを装備している。

4. さいごに

沖縄で、沿海（リーフの中）での漁に使用されていたサバニ（図48）であるが、大正時代末期には沖縄島内の杉の木は伐採され尽くし、戦前には宮崎から輸送されてサバニが建造されていた。それが、太平洋戦争により被害を受け、サバニの数が減った中で漁に使用するべく活用されたのがこれら「タンク船」である。前述の様に昭和23年に米軍から県を通じて払い下げを受け、沖縄各地において、それぞれの地域や海域の都合で加工され、漁の道具として使用され



図42 船尾部



図43 船首部



図44 センターキール



図45 内部



図46 船尾側



図47 船首側



図48 センターキール

ていたものであり、沖縄の漁業にとっては急場をしのぐ為に必要であった船である。その後、本土返還等を経て、サバニの材料も入手しやすくなった事やサバニの形態もエンジンを積む為になり、経済性に優れたサバニが出来る様になると安定性が悪く、扱い難い「タンク船」はだんだん廃れてきた。

今回、伊江島を含め沖縄本島の北から南まで調査を実施したが、概ね似たような形態（単に2つに割って、最小限の加工を施した状態）をしていたが、若干変わった形の「タンク船」も見受けられた。

それについて地域性等が理由となっているのか、単に所有者の趣味だったのか、あるいは別の理由があるのか今後更に調査を続けたい。

「タンク船」の材料である、ジュラルミンは、アルミニウムに4%の銅、0.5%のマグネシウム、0.5%のマンガンを加えたアルミニウム合金であり、非常に軽い割に比強度が高い優れた材料であるが、水に対する耐食性、特に海水に対する耐食性に問題があり、飛行艇のフロートなどは喫水より下部には銅を含まないアルミニウム材を使用していた。そのジュラルミンを材料とした「タンク船」であるが今回調査した11隻の「タンク船」は、

- (1) 11隻全てが漁船として相当な期間使用されており使用期間及び収蔵期間を含めて60年以上が経過している。



図49 サバニ

(2) これまで一部を除き保存処置処は講じられてこなかった。
などの理由から、かなり劣化が進行している(顕著な腐食)状況だと推測していたがそれに反して保存状態は驚く程よかった。更には、11隻中9隻は博物館等に保存されており、今後劣化が急激に進むような環境ではない事が確認された。今後は、これら「タンク船」を沖縄の歴史の中で漁業を支えた船としてきちんと伝え、保存して行くべきと考える。

5. まとめ

今回の沖縄に残された「タンク船」に関する聞きとり調査では、「タンク船」が戦後沖縄県内で不足した漁船(サバニ)の代替えとして活用された事が確認された。

これらの「タンク船」は形状的に以下の様に分かれる。

- ・ドロップタンクを単に2分割した形状のまま、エンジンを付けたり、転覆を防ぐ為の工夫をした船。
- ・ドロップタンクを分割せずに、くりぬいた形の船にエンジンを付けたり、転覆を防ぐ為の工夫をした船。

なぜ、このように分かれたのかははっきりしない。所有者の好みが反映されている様にも見えるが、当時、沖縄各地に分配されたドロップタンクの数とそれを必要とした人たちのバランスも関係するかもしれない。2分割しなければみんなに行き渡らなかった地域の方が多かったのではないかと想像される。しかしながら今回の調査ではそこまで突っ込んだ調査はなされていない。「タンク船」は戦後の一時期物資が不足した沖縄にあって、漁民の生活を支えた船であり、当時の歴史を伝える貴重な文化遺産である。これらを守り伝える事で、当時の人々の生活や歴史を残す事が出来る。

更には、これらの「タンク船」を保存して行くために必要となるのは何かというと、継続的な経過観察である。前述した様に海水に対する耐食性は悪いジュラルミン製であるものの、現状は驚くほど残りが良い。しかしながら、劣化が止まっているわけではなく、劣化のスピードが遅いだけであり、それはジュラルミンの船体に粉が吹いている現象が見られる事でも判る。粉が吹いたような状態はアルミの腐食の特徴であり、放置していれば、いずれは全てぼろぼろの粉になってしまう。水分の供給を絶つ為に船体に塗装を施す事も一つの方法であるが、それはオリジナルを損なう可能性の有る行為であり、そのような手法を用いずに保存していく事が出来る様に保存環境も含めて考えて行きたい。

参考文献

- 1) 沖縄県平和祈念資料館編：『カンポーマクエヌクスー沖縄 戦後の混乱から復興へー艦砲射撃の喰い残し』 pp.24 (2008)
- 2) 伊江漁業共同組合編集委員会：『伊江島漁業協同組合60年の歩み』 pp.122 (1993)
- 3) 前田一舟：『船大工・越来治喜と宇保賢章の世界』 pp.56～57 (2009)

キーワード：タンク船 (Tank boats)；沖縄 (Okinawa)；サバニ (Sabani)；
ドロップタンク (Drop tank)

Investigation of the Present Condition of “Tank Boats”

Shunsuke NAKAYAMA and Nobuyuki KOBORI

Outside the museum of local history and culture managed by the town and located next to the Iejima Port in Iejima, Okinawa prefecture is a small silver torpedo-shaped boat. It is known as a “tank boat.” A “tank boat” is defined as “a boat using the fuel tank of an aircraft to catch octopuses and other fish in a reef.” Traditionally in Okinawa, wooden boats called *sabani* were used in reefs and coastal regions for fishing. It was these “tank boats” that people of Okinawa engaged in fishing depended on temporarily after having lost many tools necessary for life as a result of damage caused by the Pacific War.

An investigation of museums in Okinawa where such “tank boats” are preserved and exhibited revealed that there are several such museums. This is a report on the investigation in the form of interviews held in February 2011 at each of these museums concerning documents and the present condition of such “tank boats.”